

Логистика и управление транспортными системами

УДК 656.072

DOI: 10.14529/em190219

РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ РЕГУЛЯРНЫХ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Н.К. Горяев, К.Ю. Мячков, С.М. Резников

Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск, Россия

В статье рассматривается актуальная проблема повышения рентабельности муниципальных пассажирских перевозок путем объединения маршрутов в лоты при проведении закупок на выполнение работы по обслуживанию маршрутов по регулируемому тарифу, либо при проведении открытых конкурсов на право получения свидетельств об осуществлении перевозок по маршрутам по нерегулируемому тарифу. Рассмотрено нормативное регулирование объединения маршрутов в лоты. Проведён анализ исследований, касающихся рентабельности пассажирских перевозок. Предложены варианты объединения маршрутов в лоты для решения проблемы повышения рентабельности муниципальных пассажирских перевозок.

Ключевые слова: муниципальные пассажирские перевозки, рентабельность пассажирских перевозок, формирование лотов.

Введение

Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 220-ФЗ [1] внес коренные изменения в сферу пассажироперевозок.

Данный федеральный закон в значительной степени урегулировал такие вопросы, как:

- порядок формирования маршрутных сетей (реестров маршрутов);
- порядок определения перевозчиков;
- стандартизация разрешительных документов;
- требования к перевозчикам;
- возможность уполномоченных органов определять вид перевозок (регулируемый и нерегулируемый тариф).

Регулярные маршруты общественного транспорта имеют свою специфику и различные показатели рентабельности. Регулярные перевозки по регулируемым тарифам – регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке. Регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам – регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных перевозчиком.

В случае смешанной модели работы мар-

шрутной сети с применением как регулируемых, так и нерегулируемых маршрутов, зачастую, в категорию маршрутов с регулируемым тарифом попадают нерентабельные маршруты, имеющие важное социальное значение, но недостаточный пассажиропоток для обеспечения безубыточной работы. Маршруты по нерегулируемому тарифу, напротив, как правило, имеют устойчивый пассажиропоток, достаточный для рентабельной работы.

Необходимость объединения маршрутов регулярных перевозок в лоты обосновывается кризисными процессами, происходящими во многих муниципалитетах России. Так, транспортные предприятия, учредителями которых является муниципалитет, регулярно оказываются в состоянии банкротства. Одной из основных причин является недостаточное количество обслуживаемых такими предприятиями маршрутов с высокими показателями пассажиропотока, либо, напротив, избыточное количество маршрутов, имеющих исключительно социальную направленность. Также необходимость объединения маршрутов регулярных перевозок в лоты обусловлена низкой ответственностью за некачественное обслуживание маршрутов по нерегулируемому тарифу для любого перевозчика, независимо от формы собственности. На момент вступления в силу 220-ФЗ правовым последствием для недобросовестного перевозчика являлся только отзыв свидетельства об осуществлении перевозок. При этом такой отзыв происходит в судебном порядке, что значительно усложняет данную процедуру для уполномоченных органов и обуславливает редкость ее применения.

Таким образом, объединение маршрутов в лоты при проведении закупок на выполнение работы по обслуживанию маршрутов по регулируемому тарифу, либо при проведении открытых конкурсов на право получения свидетельств об осуществлении перевозок по маршрутам по нерегулируемым тарифам, позволит как повысить ответственность перевозчиков, так и создать условия для возможности их безубыточной работы.

Теория

Уполномоченные органы с момента вступления в силу 220-ФЗ имели инструмент для объединения регулируемых маршрутов с разными показателями эффективности в один лот на этапе формирования технического задания при подготовке к проведению закупок. Также в наличии имелся механизм компенсации убытков путем оплаты работы транспортных предприятий по муниципальному контракту. Вместе с тем порядок расчета стоимости таких работ определялся уполномоченными органами самостоятельно, что составляло определённые трудности как на этапе разработки соответствующих порядков, так и в процессе отстаивания верности принятых решений.

При рассмотрении возможности объединения в лоты маршрутов по нерегулируемому тарифу, следует отметить, что первой редакцией 220-ФЗ не было указано на такую возможность. Также в соответствии с ч. 1 ст. 21 предметом открытого конкурса являлось право на получение свидетельства (в единственном числе) об осуществлении перевозок по одному или нескольким маршрутам регулярных перевозок. Данная формулировка породила ряд заблуждений, в том числе о возможности выдачи одного свидетельства на несколько маршрутов регулярных перевозок.

После внесения поправок в 220-ФЗ в декабре 2017 года Федеральным законом от 29.12.2017 № 480-ФЗ [2] были расширены возможности уполномоченных органов в части формирования лотов при проведении открытых конкурсов.

Ч. 1 ст. 21 в новой редакции гласит, что предметом открытого конкурса является право на получение свидетельств об осуществлении перевозок по одному или нескольким муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок или смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок. Слово «свидетельств» использовано во множественном числе. Данное изменение прямо говорит о возможности формирования лотов из маршрутов по нерегулируемому тарифу.

Важно отметить, что помимо намерения уполномоченного органа, при формировании лота зачастую требуется и соответствующее обоснование для объединения. Данная мысль высказана, исходя из практики работы федеральной антимонопольной службы [3], рассматривающей жалобы на такие объединения маршрутов в лоты. Одним

из основных доводов заявителей является необоснованное укрупнение лотов, требующее большего числа транспортных средств и, потенциально, способствующее ограничению конкуренции за счет невозможности малых предприятий участвовать в конкурсах.

Также основанное на экономических расчетах обоснование для объединения маршрутов в лот требуется и при проведении закупок работ по обслуживанию маршрутов по регулируемым тарифам [4].

На федеральном уровне была проработана проблема унификации методики расчета стоимости работ по обслуживанию маршрутов по регулируемому тарифу для определения начальной (максимальной) цены контрактов. Приказом Минтранса России от 8 декабря 2017 г. № 513 [5] утвержден порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

Данная методика позволяет унифицировать подход к расчету стоимости работ и создает легальный канал для субсидирования транспортных предприятий, прежде всего учрежденных муниципалитетами.

Вместе с тем, актуальной остается проблема, выраженная в невозможности объединения в один лот маршрутов по нерегулируемому и регулируемому тарифу.

Действующее законодательство на сегодняшний день не имеет действующих механизмов для объединения маршрутов с разным регулированием в один лот, поскольку процедуры определения перевозчиков регулируются отдельными правовыми актами.

Эффективным решением данной проблемы может быть приведение всех маршрутов, подлежащих объединению к одному виду регулирования. При этом перевод к нерегулируемому тарифу может привести к неконтролируемому росту тарифов на социально важных направлениях, поэтому применение этого метода ограничено.

В случае перевода объединяемых маршрутов на регулируемый тариф такая опасность отсутствует. Вместе с тем, возникает излишняя нагрузка на бюджет, вызванная необходимостью оплаты работы перевозчика по контракту. Логичным решением в такой ситуации представляется перевод в разряд регулируемых таких маршрутов, обслуживание которых даже при величине установленного (регулируемого) тарифа будет рентабельным. При этом показатели рентабельности должны обеспечивать компенсацию убытков транспортного предприятия от обслуживания остальных маршрутов в лоте.

Иными словами, перевод в разряд регулируемых пассажироёмкого маршрута, объединенного в лот с социальными маршрутами по регулируемому тарифу, позволит реализовать устойчивое качественное транспортное обслуживание.

Обсуждение

Р.Н. Ковалевым [6] определена необходимость учета наличия конкуренции среди перевозчиков при внедрении новых схем маршрутных сетей. Высказано мнение о недопустимости сомнений в личном праве на прибыль каждого участника транспортного рынка, в независимости принятия ими управленческих решений.

А.А. Шмариным [7] были рассмотрены проблемы, характерные для отрасли пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Неэффективное тарифное регулирование определено как одна из ключевых проблем. Это связано с несоответствием темпов роста тарифов на автомобильном пассажирском транспорте темпам изменения стоимости на горюче-смазочные материалы, запасные узлы и агрегаты, шины, страховые взносы.

Ю.Г. Кочневым [8] на примере конкретного транспортного предприятия сформулирован перечень мероприятий, выполнение которых способствует рентабельности пассажирских перевозок. К ним отнесены мероприятия по снижению общей трудоемкости автопарка и применение высококачественных горюче-смазочных материалов.

Имитационно-аналитический подход при количественной оценке показателей эффективности пассажирских перевозок применен Ю. М. Краковским [9]. В ходе исследования была апробирована моделирующая программа, показавшая свою работоспособность и адекватность. В основе программы лежит метод Монте-Карло. Такая модель может применяться для проверки влияния различных вариантов пассажирских перевозок, связанных с их структурными изменениями, системой тарифной политики и другими факторами.

В. Е. Гозбенко и др. [10] представлена методика выбора оптимального подвижного состава для снижения эксплуатационных затрат и повышения рентабельности. Данная методика построена на решении равновесной модели в сети общественного транспорта.

Проблема корректного распределения маршрутов между перевозчиками рассматривалась в работе О.И. Федоровых [11]. Были предложены критерии сравнения маршрутов, в том числе длина, количество остановочных пунктов, количество дублирующих маршрутов, количество пассажирообразующих и пассажиропоглащающих пунктов на расстоянии кратчайшего пешеходного пути. Применение данных критериев потенциально может корректно формировать лоты из маршрутов по нерегулируемому тарифу для обеспечения их дальнейшей стабильной работы.

Ковалевым Р.Н., Степановым А.С. и Черницыным С.А. [12] для ранжирования муниципальных маршрутов были применены ABC-анализ и XYZ-анализ. В своем исследовании авторы пришли к выводу, что применение логистических методов на общественном транспорте позволяет быстро и эффективно оценить работу автобусов на маршруте и при необходимости оперативно внести управленческие коррективы. Этот метод может быть применен и на этапе формирования лотов.

Для решения проблемы субсидирования и регулирования работы общественного транспорта учеными из США и Китая Yanshuo Sun, Paul Schonfeld, Hongfei Li [13] определены оптимальные условия для субсидирования с условием поддержания баланса между необходимостью покрытия эксплуатационных расходов предприятий с помощью тарифов и снижением экономической нагрузки на пассажиров.

Канадскими учеными Nicholas Rivers и Bora Plumptre [14] проанализирована эффективность предпринятой правительством меры по введению невозмещаемого налогового кредита (скидки) для граждан, приобретающих проездные билеты на общественный транспорт. Данная мера направлена на повышение спроса на общественный транспорт, рост его рентабельности, улучшение экологической обстановки и ситуации на улично-дорожной сети за счет отказа от личного транспорта. Учеными подготовлена регрессионная модель, учитывающая множество социально-экономических факторов.

Учеными из США Ramesh Ghimire, Colby Lancelin [15] представлен анализ влияния отдельных механизмов стимулирования пассажиров на спрос на общественный транспорт, и, следовательно, на его рентабельность. В частности, были рассмотрены показатели эффективности мер по субсидированию местными работодателями города Атланты проездных билетов на общественный транспорт для своих работников. В сравнении с другими мерами, такое субсидирование привело к наибольшему увеличению спроса на регулярные пассажирские перевозки.

Выводы

В настоящее время существует ряд обстоятельств, препятствующих полноценной реализации механизма объединения маршрутов регулярных перевозок в лоты при проведении открытых конкурсов и закуп работ.

Вместе с тем, предложенный вариант, при котором происходит перевод пассажироёмких нерегулируемых маршрутов в разряд регулируемых с последующим объединением с убыточными социально важными маршрутами, ожидаемо позволит реализовать наиболее устойчивое и качественное транспортное обслуживание, рентабельное для транспортных предприятий.

Также вариантом решения данной проблемы мог бы стать коренной пересмотр 220-ФЗ с учетом закупочного законодательства для реализации механизма объединения маршрутов с разными видами регулирования.

Литература

1. Федеральный закон № 220-ФЗ от 13.07.2015. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации.

2. Федеральный закон № 480-ФЗ от 29.12.2017. О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

3. Решение ФАС России по Тюменской области по делу № 04-45/05-2018 // База решений и правовых актов Федеральной антимонопольной службы.

4. Решение ФАС России по Республике Карелия по жалобе № ФКС 18/245 // База решений и правовых актов Федеральной антимонопольной службы.

5. Приказ Минтранса России № 513 от 08.12.2017. «О Порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

6. Ковалев, Р.Н. Состояние и оптимизация работы системы пассажирского транспорта в современных реалиях экономики / Р.Н. Ковалев // *Инновационный транспорт*. – 2017. – № 1 (23). – С. 8–13.

7. Шмарин, А.А. Анализ основных проблем функционирования автомобильного пассажирского транспорта / А.А. Шмарин, А.П. Шмарин // *Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований* – 2015. – № 9-4. – С. 703–707.

8. Кочнев, Ю.Г. Рентабельность и окупаемость маршрута / Ю.Г. Кочнев // *Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук*. – 2017. – № 2-4. – С. 40–42.

9. Краковский, Д.И. Управление доходностью перевозки пассажиров на основе вероятностного анализа безубыточности / Ю.М. Краковский, Д.И. Жарий, А.С. Селиванов // *Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта*. – 2011. – № 6. – С. 35–39.

10. Гозбенко, В.Е. Повышение эффективности функционирования транспортной сети городского пассажирского транспорта путем применения автоматизации модели выбора оптимального подвижного состава / В.Е. Гозбенко, М.Н. Крипак, О.А. Лебедева, С.К. Каргапольцев // *Современные технологии. Системный анализ. Моделирование*. – 2017. – № 2(54). – С. 203–208.

11. Федоровых, О.И. Разработка методики определения доходности маршрута на примере города Хабаровска / О.И. Федоровых, А.С. Рыжова // *Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика*. – 2017. – № 6(32). – С. 121–126.

12. Ковалев, Р.Н. Исследование эффективности муниципальных автобусных маршрутов (на примере г. Екатеринбург) / Р.Н. Ковалев, А.С. Степанов, С.А. Черницын // *Современные проблемы науки и образования*. – 2014. – № 4. – С. 160.

13. Yanshuo, Sun. Implications of the cost of public funds in public transit subsidization and regulation / Yanshuo Sun, Qianwen Guo, Paul Schonfeld, Zhongfei Li // *Research Part A: Policy and Practice*. Elsevier. – 2016. – Vol. 91. – P. 236–250. DOI: 10.1016/j.tra.2016.06.029

14. Rivers, Nicholas. The effectiveness of public transit tax credits on commuting behaviour and the environment: Evidence from Canada / Nicholas Rivers, Bora Plumptre // *Case Studies on Transport Policy*. – 2018. – Vol. 6, Iss. 4. – P. 651–662. DOI: 10.1016/j.cstp.2018.08.004

15. Ghimire, Ramesh. The relationship between financial incentives provided by employers and commuters' decision to use transit: Results from the Atlanta Regional Household Travel Survey / Ramesh Ghimire, Colby Lancelin // *Transport Policy*. – 2019. – Vol. 74. – P. 103–113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2018.11.005

Горяев Николай Константинович, кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры автомобильного транспорта, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), goriaevnk@susu.ru

Мячков Кирилл Юрьевич, аспирант кафедры автомобильного транспорта, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), kirill.myachkov.pro@yandex.ru

Резников Сергей Михайлович, соискатель, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), reznik74@mail.ru

Поступила в редакцию 22 апреля 2019 г.

DOI: 10.14529/em190219

PROFITABILITY OF PUBLIC TRANSPORT

N.K. Goryaev, K.Yu. Myachkov, S.M. Reznikov

South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

The article reviews the topical issue of an increase in profitability of municipal public transit by combining routes into lots when conducting purchases to carry out maintenance work on routes at a regulated tariff, or when holding open tenders for the right to receive certificates of transportation on routes at unregulated tariffs. Normative regulation of combined routes into lots is considered. Analysis of research related to the profitability of passenger traffic is carried out. Options for combination of routes into lots in order to solve the problem of an increase in profitability of municipal public transit are proposed.

Keywords: municipal public transport, profitability of public transport, formation of lots.

References

1. *Federal'nyy zakon № 220-FZ ot 13.07.2015. Ob organizatsii regulyarnykh perezovok passazhirov i bagazha avtomobil'nyim transportom i gorodskim nazemnym elektricheskim transportom v Rossiyskoy Federatsii i o vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii* [On the organization of regular transportation of passengers and baggage by road and city ground electric transport in the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation dated July 13, 2015. Federal Law No. 220-FZ].

2. *Federal'nyy zakon № 480-FZ ot 29.12.2017. O vnesenii izmeneniy v Federal'nyy zakon «Ob organizatsii regulyarnykh perezovok passazhirov i bagazha avtomobil'nyim transportom i gorodskim nazemnym elektricheskim transportom v Rossiyskoy Federatsii i o vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii»* [On Amendments to the Federal Law " On the organization of regular transportation of passengers and baggage by road and city ground electric transport in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" dated December 29, 2017. Federal Law. No. 480-FZ].

3. *Baza resheniy i pravovykh aktov Federal'noy antimonopol'noy sluzhby. Reshenie FAS Rossii po Tyumenskoy oblasti po delu № 04-45/05-2018* [Decision of the Federal Antimonopoly Service of the Russian Federation in the Tyumen region in case No. 04-45 / 05-2018. Base of decisions and legal acts of the Federal Antimonopoly Service].

4. *Baza resheniy i pravovykh aktov Federal'noy antimonopol'noy sluzhby. Reshenie FAS Rossii po Respublike Kareliya po zhalobe № FKS 18/245* [Decision of the FAS of Russia in the Republic of Karelia on the complaint No. FKS 18/245. Base of decisions and legal acts of the Federal Antimonopoly Service].

5. *Prikaz Mintransa Rossii № 513 ot 08.12.2017. O Poryadke opredeleniya nachal'noy (maksimal'noy) tseny kontrakta, a takzhe tseny kontrakta, zaklyuchaemogo s edinstvennym postavshchikom (podryadchikom, ispolnitelem), pri osushchestvlenii zakupok v sfere regulyarnykh perezovok passazhirov i bagazha avtomobil'nyim transportom i gorodskim nazemnym elektricheskim transportom* [On the Procedure for determining the initial (maximum) contract price, as well as the price of a contract concluded with a single supplier (contractor, executor) when making purchases in the sphere of regular transportation of passengers and baggage by road and city ground electric transport of 08.12.2017. Order of the Ministry of Transport of Russia. No. 513].

6. Kovalev R.N. [Status and optimization of the passenger transport system operation in the modern realities of economics]. *Innovatsionnyy transport* [Innovative transport], 2017, no. 1 (23), pp. 8–13. (in Russ.)

7. Shmarin A.A., Shmarin A.P. [Analysis of the main problems in functioning of passenger transport]. *Mezhdunarodnyy zhurnal prikladnykh i fundamental'nykh issledovaniy* [International Journal of Applied and Fundamental Research], 2015, no. 9-4, pp. 703–707. (in Russ.)
8. Kochnev Yu.G. [Profitability and payback of a route]. *Aktual'nye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk* [Topical issues of natural sciences and humanities], 2017, no. 2-4, pp. 40–42. (in Russ.)
9. Krakovskiy D.I., Zhariy D.I., Selivanov A.S. [Managing the profitability of passenger transportation based on a probabilistic break-even analysis]. *Vestnik nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta* [Bulletin of the Research Institute of Railway Transport], 2011, no. 6, pp. 35–39. (in Russ.)
10. Gozbenko V.E., Kripak M.N., Lebedeva O.A., Kargapol'tsev S.K. [Improving the efficiency of functioning of the transport network of urban passenger transport by applying the automation of the model for selecting the optimal rolling stock]. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyy analiz. Modelirovanie* [Modern technologies. System analysis. Modeling], 2017, no. 2(54), pp. 203–208. (in Russ.)
11. Fedorovykh O.I., Ryzhova A.S. [Developing a technique for determining the profitability of the route on the example of the city of Khabarovsk]. *Aktual'nye napravleniya nauchnykh issledovaniy XXI veka: teoriya i praktika* [Topical research directions of the 21st century: theory and practice], 2017, no. 6(32), pp. 121–126. (in Russ.)
12. Kovalev R.N., Stepanov A.S., Chernitsyn S.A. [Researching the efficiency of municipal bus routes (by the example of Yekaterinburg)]. *Sovremennye problemy nauki i obrazovaniya* [Modern problems of science and education], 2014, no.4, pp. 160. (in Russ.)
13. Yanshuo Sun., Qianwen Guo, Paul Schonfeld, Zhongfei Li. Implications of the cost of public funds in public transit subsidization and regulation. *Research Part A: Policy and Practice. Elsevier*, 2016, vol. 91, pp. 236–250. DOI: 10.1016/j.tra.2016.06.029
14. Rivers Nicholas, Plumtre Bora. The effectiveness of public transit tax credits on commuting behaviour and the environment: Evidence from Canada. *Case Studies on Transport Policy*, 2018, vol. 6, iss. 4, pp. 651–662. DOI: 10.1016/j.cstp.2018.08.004
15. Ghimire Ramesh, Lancelin Colby. The relationship between financial incentives provided by employers and commuters' decision to use transit: Results from the Atlanta Regional Household Travel Survey. *Transport Policy*, 2019, vol. 74, pp. 103–113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2018.11.005

Nikolai K. Goryaev, Candidate of Sciences (Engineering), Associate Professor at the Department of Automobile Transport, South Ural State University, Chelyabinsk, goriaevnk@susu.ru

Kirill Yu. Myachkov, postgraduate student of the Department of Automobile Transport, South Ural State University, Chelyabinsk, 89507224112@mail.ru

Sergey M. Reznikov, external PhD student, South Ural State University, Chelyabinsk, reznik74@mail.ru

Received April 22, 2019

ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Горяев, Н.К. Рентабельность регулярных муниципальных пассажирских перевозок / Н.К. Горяев, К.Ю. Мячков, С.М. Резников // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2019. – Т. 13, № 2. – С. 165–170. DOI: 10.14529/em190219

FOR CITATION

Goryaev N.K., Myachkov K.Yu., Reznikov S.M. Profitability of Public Transport. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2019, vol. 13, no. 2, pp. 165–170. (in Russ.). DOI: 10.14529/em190219